Digitized by Google

Bavar.
4070/7

Digitized by Google

Meine Reise

von

Volkach und Kitzingen nach der holländischen

Seestadt Rotterdam,

mit dem Schiffe, genannt:

Ludwig I., König von Bayern.

(Ladungsfähigkeit 2925 Ztr.)

Aus meinem Tagbuche von mir selbst zusammengestellt.

Bernhard Krauß,
Eigenthümer obigen Schiffes
und Inhaber der goldenen
Civil-Verdienst-Medaille in
Bayern.

Kitzingen, 1842.
Im Verlag von Gg. Ed. Köpplinger.

Digitized by Google

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Digitized by Google

An den geneigten Leser!

Um der Köpplinger'schen Buchhandlung gefällig zu sein, und Ihrem Wunsche zu willfahren, eine kurze Beschreibung meiner ersten Reise nach Rotterdam in Verlag geben zu können, habe ich mich veranlaßt gesehen, diese wenigen Blätter, aus meinem Tagebuch zusammen zu stellen, und bitte solche nachsichtlich hinzunehmen. —

Der Verfasser.

Digitized by Google

Digitized by Google

Nachdem Seiner Majestät unser allergnädigster König von Bayern, öfters den Wunsch äußerte, seine Mainschiffahrt, die schon durch seine weisen Anordnungen im J. 1833, eine Ausdehnung bis Cöln am Rhein erhalten hatte, dieselbe endlich eine noch größere Ausdehnung und zwar, bis an die holländischen Seehäfen erhalten möchte, — entschloß ich mich, nachdem ich mir schon vor 2 Jahren, ein neues Schiff deshalb bauen ließ, welches nach meinem eigens gefertigten Bauplan geeignet werden mußte, eine solche Fahrt aushalten zu können, und wozu ich von Seiner Majestät unsern geliebten König nicht nur die allerehrfurchtsvoll erbetene Erlaubniß, laut höchsten Cabinets-Schreiben vom 27. April vorigen Jahres, dazu erhielt, sondern noch überdieß von Seiner Majestät eine glückliche Reise allergnädigst gewünscht bekam, — eine Reise bis an die holländische Seestadt Rotterdam zu unternehmen.

Von unseren Handelsständen am Main, die sehr bereitwillig dieses Unternehmen aufnahmen und unterstützten, lauten folgende Empfehlungsschreiben, und zwar:

Von Kitzingen.

„Der unterzeichnete Handels-Vorstand, bezeugt dem „hiesigen Raingschiffer Herrn Bernhard Krauß, „daß er ein ganz erfahrner und sorgfältiger Schiffs„führer sei, der nicht nur hier, sondern am ganzen „Main und Rheinfluß alles Vertrauen genießt.

„Wir empfehlen diesen Herrn Bernhard Krauß „der geneigten Aufnahme, den sehr verehrlichen Handel-

„stand Rotterdam um so angelegentlicher, da der
„selbe der erste Mainschiffer ist, welcher die königa
„lich bayerische Flagge von hier aus, nach de
„königlich holländischen Hafen, zu bringen, di
„Ehre hat.

Kitzingen, den 12. März 1842.

Mit ausgezeichneter Hochachtung
der Handels-Vorstand,
Carl Leo jun.

Von Marktbreit.

„Dem Schiffer Bernhard Krauß von Kitzingen
„wird hiemit bezeugt, daß derselbe von den Mit-
„gliedern des hiesigen Handelsstandes beauftragt ist,
„sich bei seiner Ankunft in Rotterdam, bei denen
„dortigen Handelshäusern um direkte Ladung hieher
„zu bewerben, da wir mit demselben wegen der Fracht
„bereits einverstanden sind.

Marktbreit, am 7. März 1842.

Der Handels-Vorstand
Wilhelm Jönisch.
Friedr. Fleischmann.

Von Marktbreit.

Marktbreit, am 7. März 1842.

„An Herrn Coomans, Born u. Philippi in
„Rotterdam.

„Ich erlaube mir an den Ueberbringer dieses den
„fränkischen Schiffs-Captain Herrn Bernhard
„Krauß aus Kitzingen, bei Ihnen einzuführen, wel-
„cher unternehmender, und praktisch-gebildeter Mann
„einer der ersten Franken ist, der sich über das Vorurtheil
„der früheren Ansichten, es könne ein direkter Verkehr
„im Handel und Schiffahrt zwischen Bayern und Hol-

Digitized by Google

„land nicht wohl statt finden, hinweggesezt, und zuerst „bayerische Landes-Producten auf den Rotterdamer-„Markt bringt, mit unsern Schiffen und National-„Flaggen u. s. w.

„Wir Bayern bieten also durch unseren Lands-„mann Herrn Bernh. Krauß, der sich bereits eines „besonderen Vertrauens, und der Auszeichnung unseres „geliebten Königs erfreut, der großen und befreun-„deten Handelsstadt Rotterdam in deutscher Manier „die Hand an einer freundschaftlichen Aufnahme und „Unterstützung nicht zweifelnd, und werden wir in „unsern Bestrebungen, hinter unseren rheinischen und „würtembergischen Brüdern wohl schwerlich zurück-„bleiben.

Noch bitte ich Sie, meine hochachtungsvolle Empfehlung zu genehmigen.

C. H. Schleussner.

Von Rotterdam.

Der Unterzeichnete bezeugt mit Vergnügen und der Wahrheit gemäß, daß Herr Bernhard Krauß, aus Kitzingen, Führer und Eigener des Mainschiffes Ludwig der 1., König von Bayern, am 3. April mit einer Ladung Roggen (Korn,) glücklich hier angekommen ist, und dieselbe zur Zufriedenheit der hießigen Empfänger ausgeliefert hat; ferner, daß derselbe sich eifrig und unabläßig bemüht hat, in möglichst kurzer Frist eine Rückladung Stückgüter für die Maingegenden zusammen zu bringen, was ihm jedoch in Folge des stillen Geschäftsganges, des dermaligen schwachen Gütterzuges, von hier nach Bayern und besonders der Umstand auch, daß Schiffer Schön von Würzburg, kurz vor ihm hier angekommen war, und die vorhandenen Güter geladen hatte, nur durch längeres Warten gelingen konnten.

Digitized by Google

Wie nachtheilig diese Verzögerung auch für ihn, und der resp. Herren Empfänger sein mag, so trägt derselbe doch daran keine Schuld, indem ihn unter obwaltenden Verhältnissen keine andere Wahl übrig blieb, als mit halber Ladung, die Reise anzutreten, oder die am 28. April stattgehabte Zucker-Auction (Versteigerung) abzuwarten, und daraus nur es denselben auch gelungen ist, seine Ladung bis auf einige Lasten (eine Last ist 40 Ztr.) die er zur Vermeidung noch längeren Aufenthaltes lieber zurück ließ, zu completiren. Es bedarf dabei kaum der Versicherung, daß Herr Bernh. Krauß nichts versäumt hat, um sich bei den hiesigen Handelsstand beliebt und angenehm zu machen, und in somit die Umstände es gestatten, wird derselbe auch bei ferneren Reisen auf Entgegenkommen und Unterstützung rechnen können, obschon im allgemeinen immerhin zu berücksichtigen bleiben möchte, daß eine direkte Fahrt, zwischen hier, und den bayerischen Maingegenden, nur im Früh- und Spätjahre, wo sich die Güter häufen, der Absicht einer billigsten und promptesten Beförderung dazu entsprechen dürfte.

Rotterdam, den 5. März 1842

Köhler,

(L. S.) Königl. Bayr. Consul

So wie der Handelsstand in Rotterdam, nachdem derselbe Kenntniß hievon erhielt, und dessen Wunsch es schon nach der Zeit war, wo die hohen deutschen Fürsten die freie Fahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen ausgesprochen hatten, auch Bayerische Schiffe und deren Flaggen, in dem Hafen von Rotterdam zu sehen, da solche Erscheinungen sehr vortheilhaft in beiderseitiger Interesse zu stehen kom-

Digitized by Google

men; sorgten für Thal- und Bergladung hin und zurück, und das Handlungs-Haus Lülsdorf u. Paus in Würzburg verschaffte die Thalladung, welche in 912 bayr. Schäffel Korn, oder 2852 Ctr. Zollgewicht bestund, sowie die Handlungshäuser in Marktbreit, Marktsteft, Kitzingen und Würzburg, und der Handelsstand in Rotterdam, für die Bergladung sorgten. —

Mit allem diesen nun ausgerüstet, trat ich unter dem Schutze des Allmächtigen, nachdem sich die Eisdecke auf dem Maine entfernt hatte, das darauf gefolgte hohe Wasser sich verlaufen, der Main gehörig fahrbar geworden war, am 9. März von Volkach meine Reise an; das Wasser war so schnell weg gefallen, daß schon der Main bei der Abfahrt nur noch starkes Mittelwasser hatte, (3 Fuß 2 Zoll Fahrwasser). — Ich konnte daher mein Schiff nicht mehr vollständig laden, und mußte deshalb schon zwei Lichterfahrzeuge mitnehmen. Die Fahrt von Volkach bis Kitzingen war mit starkem Westwinde begleitet, wo ich Nachmittag 3 Uhr in Kitzingen ankam; daselbst angekommen, setzte ich sogleich die Completirung meiner Ladung fort, wurde jedoch am 10. und 11. durch öfters eingetretenen Regen deren verhindert, doch am 11. Abends mit dem Laden fertig. — Am 12. erhob sich ein starker Nordwest-Wind, welcher mir nicht gestattete, sogleich am Morgen abzufahren, das Kitzinger Wehrloch, einer der gefährlichsten Plätze auf dem Main, zu passiren; ich mußte daher still halten, bis Mittag 12 Uhr, wo der Wind etwas nachließ, und uns abzufahren erlaubte.

Wie viel Aufnahme dies Unternehmen bei dem Handelsstande in Kitzingen fand, beurkundete sich ferner dadurch, daß derselbe durch Kanonendonner bei der Abfahrt von mir einen sehr freundlichen und herzlichen Abschied nahm, was vorzüglich von unserm verehrten und kenntnißvollen Handelsvorstand Herrn C. Leo jun. veranstaltet gewesen sein möchte! — Bei dem ersten Kanonenschuß setzte

ich sogleich meine vaterländische bayerische Flagge bei, und erwiederte solches, durch meine Schiffsgeschützes-Salven, brachte damit meinen Dank und zugleich ein herzliches Lebewohl meiner geliebten Vaterstadt.

Der Wind wurde heftiger, und ich war gezwungen, bei Marktbreit Nachmittag 2 Uhr anzulegen, und den Wind das Feld zu räumen, auch hier bei der Vorbeifahrt begrüßte ich unsere verehrten Marktbreiter Herren Kaufleute, mit Beisetzung der Flagge, und Geschützes-Salven, die auch so großen Antheil an dieser Fahrt nahmen.

Gegen 5 Uhr legte sich der Wind und ließ uns wieder fahren, wir kamen daher nach diesem Tag in die Gegend von Eibelstadt, wo die Nacht unserer Fahrt ein Ende machte. — Am 13. morgens setzten wir bei günstiger Witterung unsere Reise fort, und kamen gegen 8 Uhr oberhalb der Stadt Würzburg an, wo wir schon den eingetretenen Wachs-Wasser wegen (3 Fuß 11 Zoll Fahrwasser und stark im Wachsen) — das eine unserer Lichterfahrzeuge in unser Schiff überluden. — Um 11 Uhr passirten wir nun an unserer Kreishauptstadt Würzburg vorüber, und mit Beisetzung unserer Flagge und gegebenen Geschützes-Salven bezeichneten wir auch den Würzburgern unser Lebewohl, welches eine Menge Menschen an das Ufer versammelten, und von denselben sehr wohlgefällig aufgenommen und erwiedert wurde.

Die Witterung wurde etwas windig und regnerisch jedoch ohne uns in unserer Fahrt zu stören, und wir kamen diesen Tag noch in die Gegend von Lohr, wo uns die eingetretene Nacht still zu halten gebot. In der Nacht kam der unerbittliche Nordwind wieder, und ließ uns schon im Voraus verkünden, daß wir am 14. desselben das Feld werden räumen müssen, was wirklich geschehen mußte, indem bei Anbruch des Tages der Wind und Regen mit einander wetteiferten, uns das Fahren streitig zu machen; jedoch um 10 Uhr tobte der Wind etwas aus, und machte

uns wieder flott. Die Witterung wurde freundlicher, und wir hatten das Vergnügen, schon gegen 4 Uhr Nachmittag, an die freundliche badische Nachbarstadt Wertheim, die mir theuer ist, der vielen und guten Freunde wegen, die ich daselbst habe, zu passiren, denen ich auch durch Beisetzung der Flagge, und durch den Donner meiner Geschützes-Salven, allen ein herzliches Lebewohl brachte, und so ging die Fahrt diesen Tag, von herrlichem Wetter wieder begünstigt, ungestört bis Freudenberg, wo der liebe Gott durch Eintreten der Nacht uns still zu halten gebot. —

Am 15. bei Tagesanbruch, mußten wir auf Veranlassung eines andern Natur-Ereignisses, nemlich eingetretenen dicken Nebels wegen, liegen bleiben, und zwar bis gegen 9 Uhr, wo sich diese Erscheinung empfahl, und uns weiter fahren ließ. Gegen 11 Uhr fuhren wir an den lebhaften und romantischen Städtchen Miltenberg vorüber, und begünstigt durch das schönste Wetter, wurde uns schon um 3 Uhr das Vergnügen zu Theil, das herrliche Schloß, den Lieblings-Sommer-Aufenthalt unseres allergnädigsten Königs und die schöne Stadt Aschaffenburg in Ansicht zu bekommen und vorbei zu fahren; wir gelangten noch diesen Tag bis an das großherrzogl. darmstädtische Städtchen Steinheim, wo wir wieder Nachtquartier machten. —

Am 16. morgens setzten wir unsre Reise fort und zwar bei gutem Wetter, wo wir schon gegen 9 Uhr, durch die Schiffsbrücke bei Offenbach kamen, und um 11 Uhr landeten wir bei der großen und schönen Stadt Frankfurt, der Wasserstand wurde immer höher (wir hatten hier 4 Fuß 10 Zoll Fahrwasser und noch im wachsen), weshalb wir nun das zweite Lichterfahrzeug in unser Schiff überluden. Um 2 Uhr Nachmittags, fuhren wir daselbst ab, und kamen glücklich bis am Abend in die Gegend von Hochheim, wo wir die Nacht über Halt machten.

Digitized by Google

Am 17. bei Tagesanbruch, fuhren wir hier ab, und um 7 Uhr morgens, führte uns unser vaterländischer Fluß, der segensreiche Main, in die Woogen des Vaters aller deutschen Flüsse, den schönen und mit Paradiesartigen Gegenden geschmückten Rhein, wo wir denn gegen 8 Uhr, an der Geschäftsthätigen, und uns schon von jeher im guten Andenken stehenden Stadt Mainz, und ihren herzlich gut gesinnten Bewohner landeten, daselbst verhielten wir uns 1 Tag, um unsere noch nöthigen Einrichtungen zur Rheinfahrt zu vollenden (der Rhein stand am Pegel in Mainz 8 Fuß 3 Zoll hoch und stark im wachsen). Nachdem dieses gehörig geordnet war, trat wieder der für die Schiffahrt zu Thal immer feindlich gesinnte Nordwestwind ein, und wir waren abermals gezwungen, denselben toben zu lassen und uns den 17. ruhig zu verhalten, und zwar bis zum 19. morgens, wo er jedoch nur so lange pansirte, bis wir von Mainz abgefahren waren; kaum war eine halbe Stunde vorüber, als dieser Wind sich wieder so ungestüm erhob, daß wir genöthigt waren, abermals Halt zu machen und daselbst den 19. und 20. still liegen zu bleiben.

Am 21. gab der Wind etwas nach und gestattete uns weiter zu fahren, jedoch nur bis Bingen, wo derselbe sich wieder heftiger einstellte, und uns der dort gefährlichen Stelle wegen das Weiterfahren verweigerte; jedoch nur einige Stunden gegen 4 Uhr Nachmittag lichteten wir unsere Anker und fuhren dem Mäusethurm und dem gefährlichen Binger Loch zu, der Wind wurde nach und nach still, der Abend trat herein, und mit ihm der am Himmel gekommene Mond, welcher uns am Abend schon herrlich leuchtete, und weshalb wir, unter dieser schönen Beleuchtung, unsere Fahrt bis um Mitternacht 12 Uhr fortsetzten, und glücklich bei Coblenz landeten.

Am 22. morgens 9 Uhr fuhren wir von Coblenz ab, nachdem wir die gesetzlichen Zoll- und Mauth-Vorschriften

Digitized by Google

erfüllt hatten; und erreichten noch bei immerwährenden Wind doch gegen Abend die Gegend von Bonn.

Der 23. Morgen verkündete uns abermals stürmisches Wetter, welches auch wirklich eintrat, und noch öfters den Tag hindurch mit Schneestürmen begleitet war, jedoch erlaubte uns der Wind zu fahren, und mit Gottes Hülfe erblickten wir gegen 11 Uhr Vormittags die alte ehrwürdige Stadt Cöln, und deren merkwürdigen riesenhaften Dom! — Ein inneres Gefühl erwachte in mir, und brachte mir die Erinnerung ins Andenken zurück, an den herzlichen Empfang bei meiner ersten Reise im Jahr 1833 daselbst; welche Stunde ich stets als eine der schönsten meines Lebens bezeichne und die so brüderliche Aufnahme seit dieser Zeit bei denen gut gesinnten Cölnern, wobei mir bei dem Gedanken, nun auch an dieser Stadt vorbei zu fahren, (welches in comerzieller Beziehung derselben auch einigermaßen nachtheilig ist) wodurch sich mein Gemüth doch etwas beunruhigte, jedoch der Gedanke an den Wunsch Sr. Majestät, meines geliebten Landes-Vaters, sowie an die Vortheile, die durch eine directe Fahrt meinem theueren Vaterland zu statten kommt, und das immerwährende Vertrauen auf Gott, den Allmächtigen, verscheuchte wieder diese trüben Gedanken und machten der angenehmen Hoffnung, recht bald das Ziel meiner Reise zu erreichen, Platz. — Wir landeten daselbst um 12 Uhr Mittag, und der zu heftig eingetretene Nordwind machte für diesen Tag unserer Fahrt ein Ende.

Auf diesen vorhergegangenen Sturm stellte sich Nachts ein starker Frost ein, der Himmel wurde heiter, verkündigte uns den 24. einen schönen Tag, wo wir denn Morgens 6 Uhr, unter dem Schutz des Allmächtigen, nun unter Segel gingen. — (Der Rhein wurde immer höher und stand bei unserer Abfahrt in Cöln am Pegel 12 Fuß 2 Zoll hoch, und noch im Wachsen). — Es blies ein wenig Wind von Nordost, welcher uns sehr vortheilhaft war, und weshalb wir schon gegen 1 Uhr Nachmittags bei Düsseldorf die Schiffbrücke passirten.

Digitized by Google

Von hier aus berichtete ich dem kgl. bayer. Consulat, in Rotterdam, an diesen ich von unserer hohen königl. Regierung empfohlen war, meine Vorbeifahrt, und die hoffnungsvolle baldige Ankunft in Rotterdam.

Düsseldorf bietet einen schönen Anblick von der Rheinseite, und aus der Lebhaftigkeit im Hafen zu schließen, scheint dies eine thätige und wohlhabende Stadt zu seyn, die gute Witterung erlaubte mir nicht, hier Halt zu machen, und das Innere dieser Stadt zu besehen, welches ich bei der Bergfahrt nachholen werde. — Und bis am Abend kamen wir in die Gegend von Aschau, wo wir diesen Tag eine Strecke von 15 bis 16 Stunden zurückgelegt hatten. — Der Himmel wurde trüb und am Morgen des 25. bekamen wir Südwest-Wind, welcher uns günstig und daher willkommen war. — Um 10 Uhr morgens passirten wir die Schiffbrücke bei Nieder-Wesel, und um 3 Uhr Nachmittag landeten wir schon bei der alt Preußischen Grenzzollstadt Emerich, wo wir des heutigen hohen Feiertages (Charfreitag) wegen, auf dem Zollamt nicht abgefertigt wurden, daher den Rest dieses Tags still liegen bleiben mußten. —

In der Nacht vom 25. auf den 26. erhob sich ein so fürchterlicher Sturm, mit Regen und Schnee begleitet, daß wir Gott dankten, einen sichern Ort zum Halten erreicht zu haben. — Bei Tagesanbruch wurde der Himmel heiter, der Wind drehte sich nach Norden, behielt jedoch seine fürchterliche Gewalt, und ließ uns nicht an das Weiterfahren diesen Tag gedenken. —

Bei Anbruch des 27. hatten wir abermals starken Wind, welcher mir jedoch aus dem Grund weniger lästig wurde, da heute der heilige erste Ostertag eintrat, und einem mir von jeher heiligen Gelübte gemäß, wornach ich nie den Vormittag, (jedoch außerordentliche Fälle ausgenommen) an einen der drei meiner heiligsten Feiertäge, als Ostern, Pfingsten und Weihnachten, fahre oder fahren lasse; auch

an diesen drei Tagen im Jahre meine feierlichsten Betstunden verrichte, ohnedies schon untersagte. —

Ich ging daher um 8 Uhr Morgens hier in eine Kirche, die zufällig offen stand, und aus den Verzierungen und Gemälden im Innern derselben zu schließen, eine Katholische war, verrichtete mein Gebet daselbst zu dem allmächtigen, gütigen Schöpfer und Erhalter aller Menschen und Geschöpfe, Sie mögen einer weltlichen oder geistlichen Einrichtung, welche letztere man auch Confession nennt, angehören, wie sie wollen, ohne Unterschied, erhält und ernährt, wenn sie nur seinen Geboten genau nachkommen, die in den wenigen Worten enthalten sind: — Thue Recht, — Fürchte Gott, — und scheue Niemand! —

Ich dankte in dieser mir stets heiligen Stunde, dem gütigen Vater, aller Menschen, für alle die vielen und großen Wohlthaten, womit er mich zeither in meinem öfters mit Schicksal schwangern Leben begleiteten Stunden überhäufte, und bat ihn inständig, diese große Güte und Liebe nie von mir abzuwenden, indem mein Bestreben beständig dahin gerichtet sey: — seinen Geboten getreu nachzukommen. — Um auch zu jener Zeit, wo mich sein weiser Rathschluß von dieser Welt in jene Bessere abrufen wird, Theil an seinen verheißenen, ewigen Glückseligkeiten nehmen zu dürfen: — Und so schloß ich meine heutige feierliche Andachts-Stunde, mit dem Ausruf: „der einzige und wahre Gott, Herr aller Welten und der darauf lebenden Geschöpfe, sei gelobt und gepriesen immer und bis in Ewigkeit. Amen.“ —

Der Wind stürmte den ganzen Tag unausgesetzt fort, und gestattete uns nicht mehr abzufahren; ich besah daher das Innere der Stadt Emerich. Es befinden sich hier zwei katholische und eine protestantische Kirche, die Straßen und Häuser zeugen von großer Reinlichkeit, nur machte ich eine Bemerkung, die mir auffiel, ich sah nämlich mitunter manche hübsche Jungfrauen in holzernen Schuhen einherspazieren, welches ein großes Getöse auf den Straßen verursachte,

Digitized by Google

und weshalb mich die netten Füßchen dieser Schönen dauerten, dieselben in diesen festen, unnachgiebigen Behältern eingeklemmt zu sehen. — Die Leute insgesammt und ihr Benehmen, scheint guter und ruhiger Natur zu seyn. Und somit endigte dieser Tag unter anhaltenden Wind und Schneestürmen. —

Am Morgen des 28. hatten wir trübes und unfreundliches, mit Regen vermischtes Wetter, auch der Wind wollte nicht ruhig bleiben, doch ließ er uns um 6 Uhr morgens in Gottes Namen abfahren und der letzten preußischen Vereinszollstadt Emerich adieu sagen. Wir fuhren nun der Holländischen Grenze entgegen, und hatten das Glück, gegen 9 Uhr Vormittag das erste Holländische Eintrittszollamt Lobith zu erreichen.

Nachdem ich daselbst die hierorts vorgeschriebenen Holländischen Zoll-Formalitäten erfüllt hatte, fuhren wir bei starkem Westwind wieder ab, gelangten gegen 1 Uhr an die Stelle bei Bannerden, wo sich der Rhein theilt und die übrige Hälfte die Waal heißt, welche links abgeht. Da der Wasserstand des Rheins hoch war, der Wind, auf der Waal zu fahren, ungünstig, so blieben wir auf dem Rhein, der von da aus so ziemlich die Breite unseres Mains noch hat, wodurch uns einigermaßen wieder Schutz für gefährlich werdende Sturm-Winde zu Theil wurde. Die Fahrt ging ziemlich gut von Statten, und wir kamen den immer anhaltenden widrigen Wind wegen, gegen Abend doch noch durch die Schiffbrücke bei Arnheim. Die Stadt Arnheim bietet einen schönen Anblick, recht freundliche Häuser; dieselbe liegt gegen Norden, an dem Fuß einer nicht gar hohen Gebirgskette; gegen Osten, Süden und Westen hat man eine herrliche Aussicht auf eine ebene Gegend, mit freundlichen Dörfern geschmückt.

In Folge des heutigen zweiten Osterfeiertages waren auf dem entgegengesetzten Ufer des Rheins Meß-Pontiquen aufgeschlagen, wo jedoch nichts anders zu sehen war, als

Digitized by Google

Lebkuchen und sonstige Zuckerwaaren, welche größtentheils von der sich hier belustigenden Menge Einwohner der Stadt Arnheim aufgespielt, gewonnen und verloren wurden. Die herannahende Nacht, machte für heute unserer Fahrt ein Ende, und ich benutzte diese Gelegenheit, diese näher zu beobachten, allein nun zeigte sich doch ein fühlbarer Mangel bei mir, nämlich diese lustigen Leute konnte ich ihrer nun holländischen Sprache wegen, nicht mehr recht verstehen, welches mir gar nicht behagen wollte, indem ich mich doch gerne mit ihnen unterhalten hätte. Ich konnte daher nichts anders thun, als einen stillen Beobachter machen, obgleich ich mehremal von freundlichen Gesichtern auf Holländisch angesprochen wurde.

In der Nacht vom 28. auf den 29. stellte sich wieder mit großer Heftigkeit der bekannte schlimme Südwest-Wind, begleitet mit Regengüssen, ein, und wir waren abermals genöthigt, uns am Morgen des 29. ruhig zu verhalten. Gegen Mittag 1 Uhr drehte sich der Wind etwas nördlich, wurde ruhiger und ließ uns unsere Reise fortsetzen, und wir kamen noch diesen Tag gegen Abend in die Gegend von Renen, wo wir Nachtquartier machten.

Am 30. morgens war unser nicht beliebter Begleiter, der Wind, schon wieder in Thätigkeit, erlaubte uns jedoch zu fahren; es ging diesen Tag äußerst langsam, und wir kamen nach aller angewanden Mühe und Arbeit, in die Gegend von Weyk de Theurstede, kaum eine Strecke von 3 bis 4 Stunden, die Nacht brach herein, und mit ihr das Ende unseres mühevollen Fahrens für diesen Tag. Ich ging mit meinem Steuermann in dieses Holländische Städtchen, um einen Barbierer aufzusuchen und uns rasiren zu lassen, welchen wir auch fanden; derselbe befand sich in einem kleinen, reinlichen Stübchen; mein Steuermann, der holländischen Sprache kundig, bedeutete ihm, daß wir rasirt seyn wollten, worauf er gleich seine Vorrichtungen hiezu herbei schaffte; dieselben bestanden in einem Stuhl, gleich

unseren Lehnsesseln, resp. Großvatersesseln; die Lehne desselben war eyförmig, so daß man sitzend die Arme bequem auflegen konnte, den Rücken wider gelehnt an die Lehne desselben; auf dieser Lehne, wo der Rücken aufhört und der Kopf zu stehen kommt, war ein Holz resp. ein Stück Brett, so lang und breit wie ein Kopf ist, angebracht, worauf der Kopf zu liegen kommt u. s. w. Ich machte große Augen auf diese noch nicht gesehene Einrichtung und bemerkte leider auch dabei keine große Reinlichkeit. Ich verlor daher beinahe die Lust, mich auf diese Art rasiren zu lassen, und schob daher meinen Steuermann vor, sich von erst in diese Anstalt zu setzen, und sich rasiren zu lassen, obgleich dieser aus Artigkeit hierinnen mir nicht vorgreifen wollte. —

Nachdem nun dieser sich den Hals entblößt hatte, Platz in dieser Anstalt genommen, die beiden Arme aufgelegt, den Rücken wider gelehnt, den Kopf hinter gebogen, so weit das Genicke es erlaubte, auf besagtes Brett, die Augen gerade in die Höhe auf das Zimmer gerichtet u. s. w. Man denke sich nun diesen Anblick! — So kam nun der Barbierer mit einem blauen Tuche, welches er unter dem entblößten Halse befestigte; ferner mit einem einmal weiß gewesenen Fetzen Leinwand, welchen er auf die Achsel meines Steuermannes legte, und endlich mit einem sehr breiten Klinge habenden Rasirmesser, seifte hierauf den Bart mit einer gräulichen Seife ein, packte den Kopf auf eine energische Weise an, und begann das Geschäft. Jedesmal wenn er einen Strich mit diesem Messer, welches sehr rauschte, gemacht hatte, wobei mein Steuermann sein Gesicht sehr unfreundlich verzog, strich der Herr Barbierer die Seife von dem Messer auf den auf die Achsel des Steuermanns liegenden Lumpen, worüber ich beinahe doch das Lachen nicht verbeißen konnte, allein nachdem ich dachte, daß ich auch, um meinen Bart los zu werden, mich in diese Lage fügen müßte, war es mir doch nicht einerlei;

Digitized by Google

die Frau und einige Mädchen waren im Zimmer mit Näben beschäftigt, neben in dem Zimmer stund ein eiserner Ofen, ähnlich meinem Schiff-Ofen, worinnen diese Leute ihr Essen kochten, wobei ich bemerkte, daß die Frau mitunter Holz in den Ofen legte, welches in hiesigem Lande sehr theuer ist. Ich fragte daher die Frau, soweit ich mich ihr verständlich machen konnte, warum sie Holz und keine Steinkohlen brenne, worauf sie mir erwiederte, daß dieses Holz blos Abfälle von Klumpen hierorts genannten resp. holzernen Schuhen wären, indem ihr Mann, der Herr Barbierer, in müssigen Stunden auch holzerne Schuhe verfertige, außerdem brenne sie gewöhnlich Steinkohlen! — Also war der Herr Barbierer auch Schuh-Fabrikant! — das ist wirkliche Gewerbfreiheit. —

Endlich wurde mein Steuermann fertig, und ich mußte mich bequemen, um meinen Bart los zu werden, auch diese Stellung einzunehmen, es ging so ziemlich gut von Statten, jedoch manche Tropfen Wasser, welche dabei in Folge des schlechten Rasirmessers aus meinen Augen fielen, abgerechnet, worüber nun mein Steuermann ebenfalls auch lachen mußte. —

Am 31. morgens war unser unleidentlicher Begleiter, der schlimme Wind, schon wieder bei der Hand, und es schien, nachdem derselbe mit Anfang dieses Monats März sich erhob, größtentheils im Laufe dieses Monacs wüthete, derselbe seine uns verhaßte Begleitung bis an das Ende besagten Monats zu Theil wollte werden lassen! doch ließ er uns unsere krebsartige Fahrt am Morgen fortsetzen, aber leider nur bis 10 Uhr Vormittag, wo wir ihm wieder ausweichen und still halten mußten; er wurde heftiger und begleitet mit Regen, gestattete uns derselbe nicht mehr weiter zu fahren diesen Tag. Wir befanden uns in der Gegend von Keulenburg, wo sich nun wieder die Nacht einstellte. In dieser Nacht aber verwandelte sich nun dieser Wind wieder in einen so fürchterlichen Sturm begleitet

Digitized by Google

mit Blitz und Regen, dabei eine große Finsterniß, indem der Mond nur noch gegen Morgen etwas leuchtete, daß es uns beinahe nicht mehr möglich war, auf dem Verdecke unseres Schiffes aufrecht zu stehen, unsere Seile, womit unser Schiff gemehrt resp. angebunden war, klingten beinahe wie Clavier-Saiten, die ganze Gegend, wo wir hielten ist menschenleer, nichts wie Himmel, ebene Wiesen und Gesträuche, und dann das durch den Sturm in höchster Aufregung gebrachte Wasser. Wir erwarteten daher mit Sehnsucht den Anbruch des Tages des 1. Aprils. War daher der Sturm in der vergangenen Nacht ungeheuer, so kannte derselbe bei Tagesanbruch keine Grenzen mehr, und gegen 9 Uhr trat noch der schlimme Umstand dazu ein, daß der Strom aus Südwest nun herum nach Norden ging, und dadurch der einigermaßen gewesene Schutz dahin war, wir waren daher gezwungen, um nicht von diesem veränderten Sturm zertrümmert zu werden, in eine kleine Bucht, die eine Strecke vor uns war, einzulaufen, wo wir nun wieder einigermaßen in Sicherheit waren.

Hier in dieser mißlichen Lage war nun Geistes-Gegenwart nothwendig, Dank daher dem Allerhöchsten, der mir diese große Gabe schon von jeher eingepflanzt hatte, und wodurch ich, begleitet mit dem immerwährenden unbegränzten Vertrauen auf seine unerschöpfliche Liebe und Güte, und gestützt auf ein gutes, ruhiges Gewissen, manche solche bittre Stunden im Leben, worunter ich auch schon mehrmal mitunter den Tode ins Auge sehen mußte, dabei aber auch, abermals Dank dem Allmächtigen, schon einige Menschenleben den Fluthen entrissen habe — öfters schon ruhig vorüber gehen sehen konnte. —

Es giebt daher noch zuweilen Menschen und vorzüglich Herren Spediteure, die den Schiffer um sein saueres Stückchen Brod beneiden, und solches ihm sogar zu verkümmern suchen. —

Kommt daher heraus, ihr liebloſen Menschen, überzeugt

Euch von Eurer Ungerechtigkeit, die Ihr Euren Nebenmenschen aufbürdet, überzeugt Euch, wie der redliche Schiffer seine Pflichten für die Ihm anvertrauten Güter erfüllt, und dabei seine Gesundheit, sein Vermögen, ja sogar sein Leben aufs Spiel setzen muß, wenn es die Nothwendigkeit fordert! — überzeugt Euch, wie demselben in seinem sorgen- und gefahrvollen Geschäft nicht nur Stunden, sondern ganze und viele schlaflose Nächte zu Theil werden. — Wogegen Ihr zu Hause Euch sorgenlos und keine derartige Gefahr kennend, in den Federn wälgert und die furchtbaren Elemente toben laßt, wie sie wollen. — Bedenkt nur, daß der liebe Gott jedem Menschen seine gleiche Bürde aufgelegt hat, die derselbe tragen muß. — Ein jeder nach seiner Art! — Und bedenkt aber auch, daß dieser weise Vater im Himmel diejenigen, welche mit so kaltem Blute seine Geschöpfe, denn wir gehören alle, ohne Unterschied, unserm Schöpfer an, zu Grunde richten wollen, zu bestrafen weiß; dagegen der Allmächtige aber auch diejenigen, welche seine Gebote halten und ihre Nebenmenschen leben lassen, und zu erhalten suchen, hinlänglich belohnt. — Bessert Euch daherin Eurer Denkungs-Art und Handlungsweise und denkt daß wir alle einstens in jener Welt Rechenschaft von unsern Handlungen vor dem Richterstuhle Gottes ablegen müssen, und endlich das ewige Leben und die damit verbundene Belohnung oder Bestrafung, alsdann von einer größern Dauer ist, als das kurze Hierseyn auf dieser Welt u. s. w. — Ich will hier abbrechen, obgleich ich noch manches hierüber sagen könnte, um auf unsere Fahrt wieder zurück zu kommen.

Am Nachmittag wurde die Witterung etwas besser, der Wind jedoch blieb, und gestattete uns nicht abzufahren, meine Leute beschäftigten sich zum Zeitvertreib mit Fischen, und hatten das Glück, einen 6pfündigen Parmfisch, und mehrere kleine zu fangen, welche wir am Abend, unsere gehabten Gefahren und Mühseeligkeiten der vergangenen Nacht und diesen Morgen vergessend, mit großer Behag-

Digitized by Google

lichkeit verzehrten, und dann uns wieder, da die Nacht eintrat, dem Schutze des Allmächtigen empfehlend, zur Ruhe begaben, die uns heute sorgenloser zu Theil zu werden schien, wie die vergangene. In der Nacht tobte der Wind etwas aus und ließ uns am Morgen des 2. Aprils wieder fahren. —

Um halb 11 Uhr passirten wir die Schiffbrücke bei Vreswyck, woselbst ich den letzten Rheinzoll entrichtete, und wir nun in das Gewässer, der Leck genannt, eintraten, wodurch nun an dieser auch hierorts sogenannten Fahrt, der Rhein seinen Namen verloren hatte. Die Zoll- und Mauth-Beamten in Holland fand ich, soweit ich mit Ihnen in Berührung kam, als sehr gefällige und artige Leute, dieselben sprechen auch größtentheils deutsch. Und wir kamen, nachdem wir im Laufe dieses Tags manchen sogenannten April-Butzen ausweichen mußten, bis am Abend in die Gegend von Schonhofen, wo wir wieder die Nacht über still hielten. Die Witterung wurde gut am Morgen des 3. Aprils, der Wind wurde weniger, und ging aus Norden nach Nordost, daher Thalabwärts, welcher uns vorzüglich deshalb willkommen war, da von hier aus das Wasser der nun eingetretenen Ebbe und Fluth wegen, schon etwas todt wurde, allein gegen 9 Uhr Vormittag kamen wir in die Gegend von Krempen, wo nun auch dieses Wasser wieder seinen Namen Leck verliert, und mit dem Gewässer das Spanische Tief ersetzt wurde, auch daselbst das letzte Zollamt ist, wo mein Manifest visirt wurde, und zwar noch 2 Stunden vor Rotterdam. Man denke sich nun so kurz vor Rotterdam!

Ich wurde daher doch einigermaßen mißmuthig und glücklicherweise kam zu Thal ein Dampfschleppboot; ich ersuchte, kurz besonnen, den Capitain desselben, mein Schiff an das Schlepptau, resp. an das Boot anzuhängen, was derselbe auch sehr gefällig that. Und so kamen wir doch endlich, nachdem bei Ijselmonde abermals das vorhergehende

Digitized by Google

Wasser seinen Namen verloren hatte, und wir nun in das Gewässer, die Maas genannt, einfuhren, endlich an das Ziel unserer mühe- und gefahrvollen Reise, und liefen in den Hafen von Rotterdam gegen 11 Uhr Vormittag ein, wo wir sehr wohlgefällig aufgenommen wurden (laut Consulat-Schreiben von Rotterdam) und nun meinem Wunsche gemäs, unsere vaterländischen bayerischen Flaggen, auf meinem Schiff wehend, unter den so vielen und verschiedenen bunten Flaggen der vielen Nationen, die sich hier zusammen finden, ihren schon lange angewiesenen Platz einnahm. Welch' eine herrliche Mischung das schöne Blau und Weiß unter den verschiedenen Farben der Flaggen hervorbrachte, und vorzüglich meine große Flagge mit dem Lieblings-Wappen und dem darauf geschriebenen herrlichen Wahlspruch: „Gerecht und Beharrlich" meines erhabenen Monarchen brachte einen sehr wohlgefälligen Anblick und Eindruck bei den Holländern und Fremden hervor, indem solches hierorts eine neue Erscheinung für Sie alle war, wogegen, wenn ich mich dieses Schleppboots nicht bedient hätte, welches freilich sehr kostspielig war (1 Stunde geschleppt 10 Kronthlr.) wir vielleicht nach drei Tage, der ungestümmen Witterung wegen, auf dem in dieser Gegend sehr breiten und todten Wasser herum getrieben hätten werden können, und dabei noch obendrein zu befürchten gehabt, in dieser, der großen Ebene und dadurch desto größeren Stürmen wegen, zufälligerweise bei Eintreten der Fluth im Laufe des Tags oder der Nacht auf eine Sand-Bank, welche größtentheils Sumpf sind, des stehenden Wassers wegen, geschleutert zu werden, wo alsdann bei Eintreten der Ebbe das Wasser schnell 6 bis 8 Fuß fällt, mein Schiff sich so fest und ungleich hätte lagern können, daß dasselbe bei wieder Eintreten der Fluth sich nicht mehr hätte heben und somit versinken, und daher unrettbar hätte verloren gehen können — welche derartige Unglücksfälle in hiesiger, Gegend schon öfters vorgekommen sind; — diese

Gefahr war nun beseitigt, der Zweck endlich erreicht, und diese schlimm gewesene Fahrt in 23 Tagen vollendet, worunter wir 12 Tage gefahren, und 11 Tage für Stürme still liegen bleiben mußten.

Die Winde auf dieser Reise bestunden größtentheils aus Südwest, West, Nord und Nordost, welche stets hinderlich für die Thalfahrt sind, dagegen Ost- und Südost-Winde die vortheilhaftesten auf dieser Fahrt gewesen wären; diese mußten wir beinahe ganz entbehren. Nachdem wir an Ort und Stelle waren, stellten sich diese vortheilhaften Winde ein, und gaben uns abermal zu erkennen, daß auch in diesem Elemente wir Menschen nur unvermögende Geschöpfe und stets der Spielball der Natur und ihren Elementen sind und bleiben müssen!

Nachdem ich nun mein Schiff ausgeladen, die Ladung Korn richtig und pünktlich abgeliefert und meine sonstige Schreibereien, noch auf dieser Thalfahrt beziehend, beendigt und geordnet hatte; meine Vergladung langsam von Statten ging, so bekam ich Zeit, mich hier und in hiesiger Gegend umzusehen.

Die Stadt Rotterdam und deren verschiedene Häfen resp. Einfahrtsstellen, bieten einen äußerst großartigen, schönen Anblick und die daselbst sich befindenden tausende von großen und kleinen Fahrzeugen aller Art, worunter die meisten Seeschiffe als Kauffartheischiffe und vielerlei Gattungen von andern Schiffen aller Nationen sich befinden, muß man persönlich in Augenschein nehmen, um die gehörige Uebersicht hieraus schöpfen zu können. Die schöne Bauart der daselbst stehenden Gebäude, die Reinlichkeit derselben, ferner die vielen und zweckmäßigen Anstalten zum Schiffbaue von großen und kleinen Schiffen, Dampfboote aller Art u. s. w. zeugen von großer Geschicklichkeit der Holländer. Nachdem ich mich hier so ziemlich umgesehen hatte, beschloß ich nun auch die Umgegend zu bereisen; meinen Lieblings-Plan, eine Reise per Dampfboot nach

Digitized by Google

England resp. London zu machen, mußte ich leider aufgeben, indem meine Bergladung stets meine persönliche Anwesenheit in Anspruch nahm. Ich reis'te daher in hiesiger Gegend und zwar größtentheils bei Nacht, um immer wieder hier auf meinem Geschäfts-Posten sein zu können, und zwar: In der Nacht des 12. Aprils reis'te ich zu Wasser, von hier nach Amsterdam, wo ich am 13. morgens 5 Uhr ankam. —

Die Stadt Amsterdam, welche ungleich größer wie Rotterdam, bietet einen noch großartigern Anblick in jeder Beziehung dar, auch die Zahl der daselbst sich befindlichen Seeschiffe ist weit größer, als hier in Rotterdam, und die sonstigen Einrichtungen in Ansehung der Güter-Verladung u. s. w. lassen nichts zu wünschen übrig. — Und endlich die schönen und geräumigen Straßen daselbst, sowie die großartige Residenz des Königs von Holland, der zufälligerweise daselbst anwesend war, und die übrigen prachtvollen Gebäude lassen beinahe einen Vergleich mit Berlin aufstellen. Als ich nun alles in Augenschein genommen hatte, reis'te ich am Abend des 13. per Eilwagen von da über Harlem, Leyden, Haag u. s. w. nach Rotterdam zurück, wo ich am 14. morgens 4 Uhr wieder ankam.

Am 17., nachdem ich wieder etwas Zeit bekam, indem Sonntag war, reis'te ich abermals zu Wasser nach der Haupt- und Residenz-Stadt Haag, und von da an die holländische Seeküste Scheffingen. Bemerken muß ich noch dabei, daß, was bei uns Fizinal-Straßen sind, hier in Holland größtentheils durch Kanäle resp. Wasserstraßen ersetzt wird. Ich fuhr daher in einem sehr geräumigen kleinen Schiffchen, welches von einem Pferde und zwar beständig in Trapp gezogen wurde, über Telff, nach den Hagg. Diese Residenz-Stadt, die auch im Innern mit Kanalen durchkreuzt ist, fand ich, gleich allen holländischen Städten, schön und großartig. Ich sahe daselbst Militair, unter andern auch noch Infanterie mit Bärenmützen, gleich

Digitized by Google

der ehemaligen französischen Garde, auch Cavallerie u. s. w. welches alles sehr gut gekleidet und ein hübsches Ansehen hatte. Die Residenz fand ich nicht so großartig, als ich mir dieselbe vorstellte, indem solche nur zweistöckig ist, jedoch schön anzusehen; was hauptsächlich seinen Grund dabei haben mag, indem die Grundlage nicht fest genug gemacht werden kann für solche großartige Gebäude, weil der Grund derselben großtentheils auf hölzernen Rösten zu stehen kommt, da alles mit Wasser und sumpfigem Erdboden angefüllt ist.

Von hier aus hat man noch ¾ Stunde nach Scheffingen resp. an die Küste der Nordsee. Dieser Weg dahin führt durch eine herrliche, mit Bäumen und Lusthäusern geschmückte Allee. Was an Schönheit und Reinlichkeit der Straßen und Gebäulichkeiten die größeren Städte Hollands enthalten, fand ich nicht minder auch hier in dem Orte Scheffingen, welches von Sandbergen, die beständig die See auswirft, ganz eingeschlossen ist. Dieser Sand, der wie Schnee aussieht und so fein, daß ich wünschte, diesen in unsere Gegend befördern zu können, wodurch, da derselbe ein herrlicher Reibsand ist, die Reinlichkeit, die doch auch bei uns zu Hause ist, (ich will unsern geliebten Landsleuten und den Dienstboten nicht zu nahe treten) doch noch mehr verfielfältigt und der Holländischen, wo nicht gleich, doch näher gebracht werden könnte.

Zunächst von diesem Dorfe geht man zwischen zwei Sandhügeln, etwas erhoben, an die See, die dicht hier anstößt. Man denke sich nun den majestätischen Anblick, von dieser kleinen Anhöhe, wenn man noch nie so etwas gesehen hat. Auf einmal die offenbare See! — Gerade aus nichts, wie Himmel und Wasser, rechts und links Wasser und Himmel, auf beiden Seiten rückwärts die Küste, in lauter weisen Sandbergen gehüllt.

Es war Mittag 1 Uhr zufälligerweise Ebbe eingetreten und die See durch etwas Wind stürmisch. Die Wogen

rauschten daher und bogen sich an den Sandbänken, welches ein furchtbares Getöse hervorbrachte. In der Ferne, soweit man sehen konnte, hatte die See eine grünliche Farbe, welches sehr schön aussah. Auf den Sandbänken, welche zufällig der Ebbe wegen trocken waren, lagen die schönsten, mit allen Farben geschmückten kleinen Muscheln, welche die See auswarf; dabei lagen, ich zählte deren 63 Fischer-Boote, ganz trocken der Ebbe wegen; dieselben haben die Breite nicht ganz wie unsere Mainschiffe, 16 bis 18 Fuß, die Höhe derselben 8 bis 9 Fuß, und die Länge 36 bis 40 Fuß, mit einem Mast und Segel.

Die Neugierde trieb mich, das See-Wasser zu versuchen; dasselbe fand ich sauer, wie anderes, mit Salz vermischtes Wasser, keineswegs aber faul salzig, wie ich mir solches vorstellte.

Zu bewundern ist, daß die Seefische, welche hier in großer Menge gefangen, nach den Städten zum Verkauf gebracht werden, auch sehr billig zu kaufen sind, nicht nur nicht sauer schmecken, sondern einen viel mildern und bessern Geschmack haben, als unsere Stromfische. Nachdem ich nun alles dieses in Augenschein genommen und gemustert hatte, sahe ich von ohngefähr in der Ferne auf der See einen Rauch und zwei andere Punkte, welche sich fortbewegten; das eine hielt ich für ein Dampfboot, die andern zwei für Segelschiffe, aber leider konnte ich nur muthmaßen, welches meine Neugierde abermals erregte. — An dieser Aussicht stehen rechts auf diesen Sandbergen mehrere herrliche Gebäude, worunter die berühmten Seebäder sind, und gleich am Ausgang von Scheffingen ein Gasthaus.

Mein Auge hatte sich nun gesättigt, allein nun wollte der Magen auch was haben, der ohnehin mitunter nicht recht mit der Lebensweise in diesem Lande zufrieden seyn wollte. Ich ging daher in dieses Gasthaus, und ließ mir eine Tasse Thee geben, was hier üblich ist, welcher im Beisein mir nach hiesigem Gebrauch auf dem Tisch, an dem

ich saß, gekocht resp. gebrüht wurde, und rauchte dazu eine lange Pfeife Tabak, die gleich hier zu Lande Jedem, der in das Gastzimmer eintritt, entgegen gebracht wird. Eine junge hübsche Frau besorgte dieses Geschäft; es waren dabei auch einige Gäste anwesend, welche Brandwein tranken; diese Frau war sehr munter und redesprächig, was hier zu Lande seltsam ist. Auf einem Tisch bemerkte ich ein Fernrohr, welches ich sogleich in Anspruch nahm, und dasselbe von dem Fenster nach der See richtete, wozu mir diese gefällige Frau behülflich war; ich richtete solches nach der Gegend, wo ich den Rauch und die andern zwei Punkte gesehen hatte. Der Rauch, und hoffentlich, wenn solches ein Dampfbot war, war meinen Augen entschwunden, aber desto besser erkannte ich die zwei Schiffe, welche längs der Küste herfuhren, und zwar, es waren ein Dreimaster und ein Zweimaster im vollen Segel. Dieses auf diesem lebendigen Panorama zu sehen, machte mir große Freude. Nachdem ich mich nun in diesem Fernrohr abermals satt gesehen, wollte ich doch auch Aufschlüsse haben über dieses Fernrohr und seinen Leistungen und zwar, wie viel Stunden die Strecke entfernt ist, wo ich sehen konnte? warum die Schiffe so weit entfernt vorbei fuhren? wie weit die Fischer mit ihren Booten in die See kommen, und wie lange dieselben ausbleiben? was für Fische und wie viel dieselben fangen, und noch manches andere, was meine Neugierde hervor brachte.

Nun aber leider war, wie das Sprichwort sagt, guter Rath theuer. Ich konnte wenig holländisch sprechen, nur die einzelne Worte verstehen, welche sich in die holländische Sprache mitunter undeutlich von der deutschen Sprache eingeschlichen haben und diese liebe Frau sprach sehr wenig undeutlich deutsch, und die beiden anwesenden Gäste konnten gar nichts deutsch.

Man denke sich daher nun unsere gegenseitigen Bemühungen, uns beide verständlich zu machen, wie viele hundert

Digitized by Google

Worte wurden von uns Beiden auf holländisch und deutsch in die Luft gesprochen, um nur einige Aufklärung über das Eine oder das Andere zu erwarten. Die beiden Anwesenden redeten mitunter auf holländisch auch in unser Gespräch, und wollten uns in unserer Uebersetzung helfen, allein diese brachten gar das Hunderte in das Tausende, worauf diese liebe Frau denselben still zu schweigen gebot, was dieselben auch befolgten, nachdem Sie merkten, daß auch ich unwillig über sie wurde.

Endlich erlangte ich doch so ziemlich Aufklärung von dieser lebhaften Frau, und zwar: die Strecke, soweit man mit diesem Fernrohr sehen konnte, beträgt beiläufig 8 Stunden. Die Schiffe müssen sich aus dem Grunde so weit entfernt von dieser gefährlichen Küste enthalten, weil dieselben sehr leicht auf Sandbänke gerathen könnten, die hier sehr weit in die See liegen, und daher Gefahr laufen, auf denselben zu stranden, und deshalb verloren gehen würden. Die Fischer mit ihren Booten gehen gewöhnlich Abends 6 Uhr, wo die Fluth eintritt und ihre Boote flott werden, in die See, und bleiben gewöhnlich 8 bis 10 Tage aus. Die Fische, welche sie fangen, bestehen aus Cabliau-Tongen-, Schall- und Tarpottenfische und zwar in beträchtlicher Menge. In diesem Scheffligen befinden sich zur Zeit 104 Fischerboote, wovon heute 41 noch auf der See mit Fischen beschäftigt waren, welche morgen Montag, wie gewönlich die Montage, zurückkehren werden. Wenn ein solches Boot in die See abgeht, befinden sich 7 Menschen darauf; diese gefällige Frau erzählte mir ferner, daß vor kurzer Zeit ein solches Boot auf der See durch Sturm umgerissen wurde, und die Mannschaft darauf mit Mann und Maus verloren gingen; das verunglückte Boot hätten andere Fischer mit sich hieher an die Küste geschleift. Neuerdings wären vor einigen Tagen zwei Menschen von einem solchen Boot über Bord resp. ins Wasser gefallen und verloren gegangen! — Solche Unglücksfälle kämen hier sehr

Digitized by Google

häufig vor! — Nachdem wir beide uns nun gegenseitig recht ausgesprochen hatten, und ich so ziemlich meine gewünschte Aufklärung erhalten hatte, auch der Abend herannahete und mich an die Rückkehr nach Rotterdam, eine Strecke von 4 Stunden, ermahnte, nahm ich Abschied von dieser guten und freundlichen Frau, wobei ich Ihr versprechen mußte, wenn ich je wieder in dieses Land und Gegend kommen würde, Sie wieder zu besuchen, sie wolle unter dieser Zeit recht deutsch lernen, und ich möchte mich auch befleißen, der holländischen Sprache kundiger zu werden, um uns alsdann leichter und auf längere Zeit unterhalten, und verständigen zu können. Ich trat nun wieder meinen herrlichen Spaziergang zurück nach der Stadt Haag an, begünstigt durch das schönste Wetter, bestieg von da aus wieder ein Schiffchen, und kam glücklich und wohlbehalten in Rotterdam an meinem Schiff und bei meinen Leuten an.

Gelegenheitlich muß ich auch noch eine sehr zweckmäßige Einrichtung erwähnen, welche gewiß erkennende Berücksichtigung verdient! — Nämlich die Vorsorge für Armen und Arbeitsunfähigen, Bettelleuten in Holland besteht darin, dieselbe dürfen durchaus nicht an den Thüren der Reichen und Wohlhabenden ihr Brod erbetteln, sondern sind gehalten durch Arbeit, nach ihren noch möglichen Leistungen ihr Brod verdienen, z. B., da kommt ein armer Unglücklicher des zweiten Armes beraubt, mit den andern noch habenden Arm spielt derselbe noch ein Instrument wie es nur einigermaße einen Laut von sich giebt; dort steht ein armer alte Frau, und singt ein Stückchen von einen Lied, so gut es noch geht; da sieht man eine arme Wittwe, mit einer kleinen Trommel, darnach Tanzen und Springen im Tacte, ihre noch kleinen Kinder, in verschiedenen Kostümen; dort sind wieder viele alte Männer, die mit Schuhbürsten beschäftigt sind, und einem jeden Vorübergehenden, der nur etwas Schmutz an seinen Stiefel haben sollte, wenn sie es bemerken, sich auf eine sehr gefällige Weise, dieselbe putzen

zu wollen, anempfehlen, und so gibt es noch vielerlei solcher Beschäftigungen der armen, alten und gebrechlichen Leute, wovon ich Augenzeuge war, dennoch sieht man selten einen arbeitsunfähigen Armen, auf direkte Weise, um Almosen bitten, indem für solche Unglückliche und Bedrängte hinlänglich gesorgt sein soll. — Uebrigens bemerkte ich auch, daß sich die Holländer, gegen solche unglückliche Geschöpfe sehr milthätig zeigen.

Auch muß ich zum Lobe der Holländer nachsagen, daß dieselben, so weit ich Gelegenheit hatte, sie zu bemerken sich ruhig, artig und gefällig Benehmen. Von Raufereien, Saufereien und sonstigen unmoralischen Uebeln im menschlichen Leben, bemerkte ich wenig, was freilich seine Ursache darin finden möchte, indem ihnen Wein, gutes Bier u. s. w., mangelt, wovon besagte Uebel größtentheils ihren Ursprung haben ꝛc. ꝛc. —

Zum Schluße dieser meiner Reisebeschreibung, erlaube ich mir nun auch noch, meine Ansicht, geschöpft aus Erfahrungen, gestützt auf Ueberzeugungen auf eine direkte Schiffahrt von dem Main und dessen Schiffe nach Holland resp. Rotterdam oder Amsterdam in Folgendem getreu, wahr und ohne Scheu auszusprechen, bitte jedoch, wenn ich dabei in meiner gewohnten Aufrichtigkeit, Einen oder den Andrer den Puls etwas hart fühlen sollte, um Entschuldigung! —

Wenn auch unsere Mainschiffe in der neueren Zeit eine stärkere Bauart erhielten, auch unsere sonstige Ein-Einrichtungen, für die Fahrt auf dem Rhein angemessener wurde, so bleibt doch sehr viel zu verändern übrig, welches jedoch aus dem Grund nicht ausgeführt werden kann, weil allda unsere Mainschiffe und die dazu erforderliche Geräthschaften sich nicht mehr zweckmäßig, für die Mainschiffart eignen werden, wodurch diese an ihren schnellen und sicheren Beförderung mehr verlieren würde, als durch erstere gewonnen werden könnte. Indem diese Zeit, wo man glaubt durch die ersparte Umladung an einen der rheinischen Um-

ladungsplätze gewonnen zu haben, bei der Lichtung an den Ausfluß des Mains, und der langsameren Fahrt, mit denen als den schwerfälligen Mainschiffe, und deren Requisiten wieder verloren gehen würde! —

Ferner sind die Frachten auf dem Rhein so gering, daß der Schiffer seinen Vortheil, nur in großen Schiffsladungen suchen muß, wozu unsere Mainschiffe zu klein sind um mit den größeren Rheinschiffe in diese Beziehung gleichen Schritt halten zu können! Die Unkosten stehen einander beinahe gleich! — Und dann mangelt es auch hauptsächlich, und nur zu oft, an Rückladung resp. Bergladung, für die Maingegenden und deren Schiffe, indem die Fabriken, in den Zoll-Vereins-Landen, nach und nach manche Güter, welche noch vom Ausland bezogen werden, vertreiben, und an Thalladung ist ohnedieß immerwährender Mangel, da in den Fruchthandel der noch einigermaßen dieselbe bringen könnte, nur zu häufige Stockungen eintreten. u. s. w.

Und endlich scheint es sogar in der Absicht eines-theils Theils der Hrn. Kaufleute, die Segelschiffart auf dem Rhein ganz zu verdrängen, und entbehrlich machen zu wollen! — Wozu leiter auch noch die Zoll-, Mauth- und sonstige Behörden in Ansehung der Expedition getreulich wovon man sich täglich bei jedem Zoll- oder Mauthamt auch Brückenöffung u. s. w. Und wo ein Dampfschiff ankommt, oder vorbeifährt, von deren Bevorzugung in Ansehung der Expedition gegen den Segelschiffer sich hinlängliche Ueberzeugung verschaffen kann. Indem jetzt schon, durch die projectirte, und bereits schon einigermaßen die ins Leben der Güter-Anhang-Post, an die Dampfschlepp-Post der Anfang gemacht, und an die vollkommene Ausführung derselben, gar nicht mehr zu zweifeln ist. —

Wenn daher dieses Projekt ganz vollkommen zur Ausführung gebracht, die Segelschiffart, mit großen und kleinen Schiffen auf dem Rhein total zu Grunde gerichtet sein wird,

Digitized by Google

welches unter solchen Umständen, gar nicht mehr zu vermeiden ist. Und die jetzt noch so sicher und zweckmäßig eingerichtete Mainschifffarth, nicht auch in diesen Zeitgeist-Strudel hinein gezogen werden wolle, und das traurige Loos der Segelschiffart auf den Main gesonnen ist, so würde dieselbe klug handeln, für ihre fernere Existenz sich wieder von der Natur angewiesenen Fluß dem Main zurück zu ziehen, und zu beschränken, wo die Natur dieselbe, vor jedem derartigen, nachtheiligen Unternehmen schützt indem besagte Natur, jede Eingriffe und Concurenz durch Maschinen und sonstigen Zwangsmittel, siemögen bestehen in Dampf-Posten aller Art, Schlepp- und Anhang-Posten, und dergleichen lustigen Mitteln, durchaus nicht gestattet. —

Wenn man auch so viel Geld, und andere Mittel anwendet, der Natur Vorschriften zu machen und ihren ewigen Willen zu bekämpfen. Man hat im Gegentheil eher zu befürchten, wenn derselben zuweit vorgegriffen und befohlen würde, daß dieselbe, mit einem Schlag wo sie sich ihre von Gott geschaffenen Rechte zeugt, nehmlich durch Eisgänge, hohes Wasser, Stürme u. s. w., alle die Pläne und Mittel, womit man ihr Gesetze, verschreiben will — vernichtet. Und der Strom, das Werkzeug der Natur nicht nur alle angewandten menschlichen Mittel und Vorschriften vereiteln, sondern derselbe könnte noch obendrein durch Abwurf solcher Zwangsmitteln sein Beet verschlimmern, und dadurch der Schifffahrt mehr Gefahr und Nachtheile bereiten, als man sich von dem daraus ziehenden vortheilhaften, goldnen Nutzen in anderer Beziehung zu träumen glaubte, denn es ist und bleibt unbestritten wahr, daß man der Natur in allen Theilen nur nachhelfen kann, keineswegs derselben aber Vorschriften machen, denn dieses steht nur einzig und allein dem Schöpfer der Natur zu, und gar nicht dem in allen Stücken hinfälligen Menschen.

Und denn endlich werfen sich hierinnen aber auch noch

Digitized by Google

einige Fragen auf, nämlich: bringen diese von Privat-Personen gemachten Unternehmungen durch Dampfschiffahrt in Beziehung auf Güter-Transport und dergleichen auch den sämmtlichen Kaufleuten und dem Publikum im deutschen Vaterlande wirklichen Nutzen? erhält hierdurch das Publikum billigere Preise für Caffee, Zucker, Gewürz und dergleichen? — diese Fragen lassen sich schon im Voraus recht gut beantworten, und zwar mit Nein, aus folgenden Gründen: Bekanntlich gehen diese Privat-Unternehmungen größtentheils nur von dem kleinsten Theil der Handels-Welt aus, und zwar nur von denjenigen, welche an der Quelle resp. am Wasser wohnen, da der größere Theil der Kaufleute und vorzüglich diejenigen, welche nicht am Wasser wohnen, von diesen so vortheilhaft für die Unternehmer geschilderten Einrichtungen ganz ausgeschlossen sind, demnach nicht die ganze Handels-Welt hieraus etwaigen Nutzen ziehen kann. Und ferner läßt sich sehr gut behaupten, wenn man die frühern Preise obiger Viktualien vor der Zeit, wo dertei Unternehmungen noch nicht bestanden, mit den jetzigen vergleicht, so wird man finden, daß hieraus dem Publikum noch nicht im Geringsten erwachsen ist.

Da, wie bekannt, die Frachten dieser luftigen Mittel nicht nur deren der Segelschiffahrt gleich sind, sondern dieselben mitunter hie und da noch höher zu stehen kommen, als die der Segelschiffahrt, und obendrein hat man auch schon die Bemerkung gemacht, daß diese so glänzend geschilderten Unternehmungen der Güter-Transport-Dampfschiffe sich gar nicht recht rentiren wollen.

In Folge dieser letzten Bemerkung wirft sich noch eine und zwar eine Hauptfrage auf. Werden für die Folge, wenn die Segelschiffahrt vernichtet, das traurige Werk vollendet seyn wird, damit die noch einigermaßen bestandene Concurrenz in Ansehung der Frachten mit diesen luftigen Unternehmungen beseitigt, denselben gar nichts mehr hinderlich im Wege steht. Letztere sich auch noch dann mit

den jetzigen für Sie nachtheiligen Frachten begnügen? — Werden dieselben alsdann nicht nur nicht darnach trachten, den zeither gehabten Verlust wieder ersetzt zu erhalten, und endlich werden dieselben durch die sich selbst geschaffenen, unumschränkten Monopolien, nicht auch darnach trachten, sich bereichern zu wollen durch Erhöhung der Frachten? — Und zwar in diesem Falle auf wessen Rechnung? Wahrscheinlich auf keine andere, als auf Rechnung der noch übrigen Handels-Welt und dem ganzen Publikum im deutschen Vaterlande. Die Antwort dieser letzten Frage ist die allerleichteste u. s. w. —

Dem Inhalt dieser Fragen, so wie deren Beantwortung, obgleich solche nur von einem Schiffer kommen, der jedoch Dank der gütigen Vorsehung, durch eine bekannte sorgfältige und thätige Geschäftsführung sich einigermaßen die Mittel erworben hat, im schlimmsten Falle, auf den Trümmern seiner Nahrung, der Segelschifffahrt, noch ruhig stehen bleiben zu können, daher hierinnen auch nicht als ganz partheiisch geschildert werden könne. — Beleuchte man genau! — Und erwäge die hier der Zukunft vorbehaltene, bis jetzt noch im Dunkel schwebende drohende Nachtheile für den Handel und dem Publikum im Allgemeinen. Wenn auch nicht im Speziellen die Segelschifffahrt berücksichtigt werden sollte, wo so unbarmherzig und rücksichtlos dem Schiffer, dessen Familie und Tausend anderen, welchen auch ihr Stückchen Brod dabei angewiesen ist, dasselbe entrissen, und in unberechtigte, durch Geschäfte und Vermögen hinlänglich gesättigte Mägen auch noch übergeht.

Wollte Gott, diese Ansichten kämen vor die Stufen des Throns unseres geliebten und gerechten Monarchen und die für Handel und Publikum so zweckmäßige und gar nicht zu entbehrende Segelschifffahrt würde dort auch gleichmäßig mit der Dampfschifffahrt resp. Güter-Dampfschifffahrt vertreten, und in Erwägung gezogen, indem wahrscheinlich erstere ganz verweißt dasteht, dagegen

Digitized by Google

letztere vollkommen, und zwar durch Intressenten derselben den Stufen der Throne nachstehender Personen als Landräthe, Landstände und dergleichen Herren hinlänglich zu ihrem Vortheil vertreten wird, damit auch hierinnen der Unterschied die Vortheile und Nachtheile des gesammten deutschen Vaterlandes genau erwogen und ermittelt werden könnte. Und unser stets für das Wohl aller Seiner Unterthanen ohne Unterschied besorgte Landesfürst, auch von diesen den allgemeinen Nachtheil drohenden Erscheinungen, gehörige Aufschlüsse erhielt.

Hierdurch würden gewiß manche unersättliche, mißgünstige Menschen in die Schranken der weltlichen und geistlichen Ordnung zurückgeführt werden und manche sorgenvolle Familie beruhigt, die Thränen so vieler getrocknet und dem unvermeidlich drohenden Nachtheil im Allgemeinen vorgebeugt und derselbe zum Wohl des gesammten deutschen Vaterlandes beseitigt werden.

Ich schließe nun meine Reisebeschreibung mit dem Bemerken, daß wir bei der Rückfahrt, welche wir am 6. Mai in Rotterdam antraten, gleich allen daselbst geladenen nach Deutschland fahrenden Schiffe bis an die holländisch-preußische Grenze resp. bis Lobith per Dampfboot geschleppt wurden, da in dieser Gegend, der sumpfigen und wässerigen Ufern wegen, sich gar keine Leinpfade befinden, und daher die Schiffe nicht von Pferden gezogen werden können.

In früheren Zeiten mußte man sich einzig und allein von hier bis Lobith durch Segeln, bei günstigem Winde, welche diejenigen sind, die uns zu Thal so hinderlich waren, helfen und auf dieselben verlassen, welches öfters einen Aufenthalt von 3 bis 4 Wochen verursachte. Diesem Uebelstand ist nun abgeholfen durch Dampfschlepp-Boote, und hierinnen finde ich die einzige Gelegenheit, diesen luftigen Mitteln volle Anerkennung wiederfahren zu lassen, indem solche von Staatswegen zur Wohlfahrt für das Allgemeine angeordnet wurde, jedoch auch nicht in sich rentirend, und

Digitized by Google

man legt jetzt, vermittelst derselben, diese Strecke in zwei bis drei Tagen zurück; dabei muß ich noch erwähnen, daß ich bei dieser Bergfahrt abermals wieder andere Wasser-Straßen eingeschlagen habe, und zwar von Rotterdam bis Iselmonde durch die Maas; von da bis Krimpen durch das Spanische Tief; von Krimpen bis Dortrecht durch die Nord; von Dortrecht bis Gorkum durch die Nerp; von Gorkum bis Möllingen durch die Waal; und endlich von da wieder in den Rhein und bei Mainz in unsern Main. Die Rückreise ging glücklich von Statten, und die ganze Reise dauerte vom 9. März bis 7. Juli, beiläufig 4 Jahr.

Ich finde mich nun vollkommen zufrieden, diese Reise unternomen gehabt zu haben, und bis an das Ende der noch möglich gewesenen Ausdehnung der Mainschifffahrt gekommen zu sein. Jetzt aber heißt es ausdrücklich: „bis hieher, und nicht weiter;" indem bis hieher die Natur es noch gestattet; dieselbe noch weiter treiben zu wollen, und zwar bis in die See, hieße tollkühn und unüberlegt handeln, der Natur auch trotzen zu wollen und eben so unsinnig handeln, als mitunter heut zu Tage Unternehmungen gemacht werden.

Ich habe mir dabei noch manche, für mein Geschäft dienliche Erfahrungen erworben, in manchem, was mir noch dunkel war, richtige Begriffe und Aufklärungen erhalten, dabei einen Wunsch meines verehrtesten Monarchen erfüllt und Befriedigung unsern geehrten Handelsständen an dem Main verschafft,

Dank daher dem Allmächtigen für den sichtbaren Schutz, welchen er mir bei dieser merkwürdigen, beschwerlichen und mitunter gefahrvollen Reise immerwährend hat zu Theil werden lassen, und sein Name sei gepriesen immer und ewig. — Zum Schluße noch meinen herzlichsten Wunsch:

Digitized by Google

Treu und redlich sei das deutsche Herz,
Fühle und theile gern des Bruders Schmerz,
Spüre den eigenen Kummer nicht,
Wenn es andern Tröstung spricht,
Bleibe den kalten Seelen fern,
Und theile von seiner Habe gern,
Armen Brod zur Sättigung.
Dulde Gram und Mißgeschick,
Freue sich an des Bruders Glück;
Rede Wahrheit ohne Scheu,
Hasse stets der Falschheit Schmeichelei;
Tugend, die mit Glück uns lohnt,
Nur in edlen Seelen wohnt;
Tugend, die in Lust und Schmerz,
Weih' sich jedes deutsche Herz.

Digitized by Google

Digitized by Google